

DEUTSCHE BAUZEITUNG

Redaktion und Expedition
Berlin, Oranienstrasse 101.

Bestellungen
übernehmen alle Postanstalten
und Buchhandlungen,
für Berlin die Expedition.

Organ des Verbandes

deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

Redakteur K. E. O. Fritsch.

Jeden Sonnabend wird ein
Hauptblatt mit einer Inse-
raten-Beilage, jeden Mittwoch
ein Inseratenblatt
ausgegeben.

Insertionspreis:
3/4 Sgr. pro Zeile.

Abonnementspreis 1 Thaler pro Quartal.

Berlin, den 18. Januar 1873.

Erscheint Mittwoch und Sonnabend.

Inhalt: Zur Frage über die Form und Einrichtung des Sitzungssaales für das Haus des deutschen Reichstages. — Die projektirten Stadtbahnen. — Feuilleton: Friedrich Bürcklein. — Mittheilungen aus Vereinen: Architekten-

Verein zu Berlin. — Vermischtes: Eröffnete Bahnstrecken im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen im II. Semester 1872. (Schluss). — Personal Nachrichten. — Brief- und Fragekasten.

Zur Frage über die Form und Einrichtung des Sitzungssaales für das Haus des deutschen Reichstages.

Während die einleitenden Schritte zur Errichtung eines deutschen Reichstagshauses in der letzten Hälfte des Jahres 1871 einen Gang annahmen, der zu den besten Hoffnungen für eine glückliche und schnelle Lösung der von der Nation mit Wärme erfassten Angelegenheit herausforderte, ist die Entwicklung derselben seit dem Abschlusse der zunächst ausgeschriebenen Konkurrenz in ein desto bedauerlicheres Stocken gerathen. Wenn die in jüngster Zeit verbreiteten Nachrichten über den gegenwärtigen Stand der Sache auf Wahrheit beruhen, so ist für's Erste wohl überhaupt nicht abzusehen, wann sie wieder im Fluss kommen soll.*)

Das sei wie es sei: jedenfalls liegt für alle diejenigen, welche nach Kräften daran mithelfen wollen, dass das Haus des deutschen Reichstages in jeder Beziehung als das unserer Zeit und unserer Nation würdigste Baudenkmal erstehen möge, eine ernste und gegründete Veranlassung vor, die durch diese unerwarteten Schwierigkeiten entstandene Verzögerung zu einem erneuten und vertieften Studium der ebenso grossartigen wie schwierigen Aufgabe auszunutzen.

Als der wesentlichste Mangel jener ersten Konkurrenz wird jetzt wohl mehrseitig anerkannt, dass die Konkurrenten bis auf wenige Ausnahmen einer genügenden Vorbereitung für ihre Arbeit entbehrten, dass ihnen die Kenntniss der praktischen Momente, welche die Anlage eines Parlamentshauses bestimmen, abging, ja dass ihnen sogar die Gelegenheit fehlte, sich diese Kenntniss zu erwerben. Denn das an und für sich ziemlich schwer zugängliche literarische Material, welches über die Einrichtungen ausländischer Parlamentshäuser Auskunft giebt, ist von geringem Werthe, weil die parlamentarischen Gebräuche, aus denen diese hervorgegangen sind, von den unsrigen zu vielfach abweichen; die Einrichtung unserer heimischen, vor allem der preussischen Landtags-Lokale hingegen ist ebenso wenig geeignet, direkten Anhalt zu gewähren, weil dieselben nicht sowohl aus dem Bedürfnisse der betreffenden parlamentarischen Versammlungen entwickelt, sondern vielmehr diesen nur soweit nothdürftig angepasst sind, als es die beschränkten Baustellen und die aus Sparsamkeits-Rücksichten konservirten alten Gebäude, in denen jene Lokale eingerichtet wurden, erlaubten. Dass endlich die Meisten unserer Abgeordneten in derartigen parlamentarisch-architektonischen Fragen nicht so kompetent sind, um in Betreff derselben Auskunft und Rath ertheilen zu können, dürfte Manchem der Konkurrenten, der sich an eine solche Autorität gewandt hat, zu seinem Schaden klar geworden sein.

Wenn dieser Mangel durch Annahme unseres Vorschlages, das Konkurrenz-Programm mit einer möglichst umfassenden Denkschrift über alle derartigen Fragen zu begleiten, auch erheblich hätte vermindert werden können, so steht allerdings wohl fest, dass eine solche schwerlich im Stande gewesen wäre, denjenigen Grad geklärt und gereifter Einsicht in die Verhältnisse hervorzubringen, welcher nunmehr

als das beste und erfreulichste Ergebniss der Konkurrenz selbst zu verzeichnen ist; denn wo hätten sich die Persönlichkeiten finden sollen, welche jenes Gebiet vorher so zu übersehen und zu beherrschen vermochten, wie es jetzt auf Grund des Nachdenkens und der Versuche so vieler möglich ist und noch vollkommener möglich sein würde, wenn die Kritik der Jury über die einzelnen Entwürfe sich nicht der Oeffentlichkeit entzogen hätte! Wie gross der durch die Konkurrenz erzielte Gewinn an Ideen ist und wie weit derselbe für die in parlamentarischen Einrichtungen fehlende Erfahrung Ersatz zu geben vermag, wird sich am Besten bei Aufstellung des neuen Programms herausstellen, das in Betreff einzelner Momente, die vorläufig dem freien Ermessen der Architekten anheimgegeben waren, nunmehr sicherlich bestimmte Anordnungen vorschreiben wird.

Trotzdem würde man schwer irren, wenn man glaubte, dass durch die erste Konkurrenz bereits das vollständige und genügende Material für eine wirkliche Lösung der Aufgabe beschafft sei. Ganz abgesehen davon, dass nicht wenige wichtige Fragen zwar geklärt, aber noch lange nicht entschieden sind, giebt es auch solche, die in jenen Arbeiten geradezu umgangen wurden oder doch höchstens in negativem Sinne in Betracht kamen. Vor allen anderen ist es die Kardinalfrage über Form und Einrichtung des Sitzungssaales der Reichstags-Abgeordneten, die noch völlig unerörtert geblieben ist.

In der eingehenden Besprechung, welche wir seinerzeit der Konkurrenz für Entwürfe zum Hause des deutschen Reichstages widmeten, haben wir in berechtigter Würdigung der wahren Bedeutung dieses ersten Wettkampfes vor Allem jenen sachlichen Momente der Aufgabe unsere Aufmerksamkeit zugewandt und — soweit die Kraft eines Einzelnen hierzu ausreichte — den Versuch unternommen, das bezügliche Ergebniss der Konkurrenz zu ziehen. Wir haben damals auch der erwähnten Frage gedacht, behielten uns jedoch unter Andeutung ihrer besonderen Schwierigkeit eine spätere und eingehende Erörterung derselben um deshalb vor, weil eine solche auf Grund des durch die Konkurrenz gelieferten Materials nicht wohl zu führen war, in der Besprechung dieser somit als eine störende Abschweifung sich dargestellt hätte. Dass wir unsere Absicht erst gegenwärtig zur Ausführung bringen, hat nicht allein darin seine Ursache, dass die Angelegenheit des Reichstagshauses bisher nicht drängte, sondern ist auch durch den Wunsch begründet, unsere, nicht in letzter Linie für die parlamentarischen Kreise bestimmten Ausführungen auf ein praktisches Beispiel — den Saal im Preussischen Abgeordnetenhaus — stützen zu können. Wir würden hierbei bis vor Kurzem mit bedenkliehen, durch die dürftigen und mangelhaften Einrichtungen dieses Hauses veranlassten Vorurtheilen zu kämpfen gehabt haben, während wir nach dem seither vollendeten Neubau desselben*) auf eine unbefangene und freundlichere Würdigung der Sache zu hoffen wagen.

Ueber die gewaltige Bedeutung jener Frage wird wohl Niemand zweifelhaft sein, der sich in die architektonischen Bedingungen eines Parlamentshauses hineingedacht hat. Wie der Sitzungssaal der Abgeordneten derjenige Raum des Hauses ist, in welchem das geistige Leben desselben sich kon-

*) Bekanntlich ist es die von der vorbereitenden Kommission doch wohl etwas zu sorglos und vertrauensvoll behandelte Frage des Bauplatzes, welche noch immer der Entscheidung harret. Jene Nachrichten meldeten, dass die Kommission nach erfolglosen Bemühungen eine andere, für den Bau des Reichstagshauses geeignete Stelle ausfindig zu machen, auf das schon ursprünglich in Aussicht genommene Terrain an der Ostseite des Königsplatzes zurückgekommen sei und den ersten Versuch unternahm, eine Expropriation des Grafen Raczyński aus seinem, ihm von König Friedrich Wilhelm IV. zum Bau seines Museums geschenkten Grundstückes durchzusetzen; von dem Preussischen Justizminister soll zu diesem Zwecke eine gutachtliche Aeusserung über die Rechts-Momente eines solchen Verfahrens erbeten sein. Es dürfte wohl ausser Frage stehen, dass dieser Versuch, ein vergeblicher bleiben wird; denn schwerlich wird sich ein Preussischer Monarch durch Opportunitäts-Rücksichten dazu bewegen lassen, von einem Rechte Gebrauch zu machen, das ihm anheimgiebt, das königliche Geschenk eines seiner Vorgänger wider den Willen des Eigentümers zurückzufordern.

*) Wir benutzen diese Gelegenheit, um eine in No. 2 d. Jhrg. S. 6 enthaltene ungenaue Angabe zu berichtigen. Es ist dort angeführt, dass Herr Bau-Insp. Haeckel den letzten Umbau des Berliner Abgeordnetenhauses geleitet hat, was dahin zu ergänzen ist, dass er dies als Assistent und in voller Gemeinschaft mit Hrn. Bau-Insp. Eimmorich, zu dessen dienstlichem Ressort der Bau gehört, gethan hat.
D. Red.

zentriert, so bedingt er es nicht minder, dass alle seine Räume zu ihm in Beziehung stehen müssen. Er wird daher bei jedem Entwurfe den Ausgangspunkt der gesammten architektonischen Konzeption bilden und seine Anlage wird ebenso maassgebend für die Entwicklung des Grundrisses, wie entscheidend für die Gestaltung der äusseren Erscheinung des Gebäudes sein.

Selbstverständlich ist die Anlage eines solchen Saales, ähnlich wie die eines Kirchen- oder Theater-Raumes nur in gewissen Grenzen der Willkür des Architekten anheimgegeben; sie wird — ebenso wie bei jenen Räumen — in ihren Hauptmomenten durch die ganz bestimmte Art der Benutzung bedingt und muss aus jener abgeleitet werden.

Wir können in dieser Beziehung unser schon früher ausgesprochenes Bedauern nur wiederholen, dass die Theilnehmer der im vorigen Jahre veranstalteten Konkurrenz fast ausnahmslos nicht erkannt haben, welche Aufgabe ihnen hierbei zufiel. Sie scheinen die Bedeutung der Frage zum Theil unterschätzt, in der Mehrzahl jedoch angenommen zu haben, dass dieselbe im Prinzip bereits gelöst sei. So haben sie das durch die gegenseitige Lage der Präsidenten-Tribüne und der Bundesraths-Sitze bedingte Grund-Prinzip der Saal-Einrichtung, wie es im provisorischen Reichstags Hause besteht, als ein durch die Tradition festgestelltes und unumstössliches angesehen, ohne zu untersuchen, ob diese Anordnung den praktischen Zwecken der Benutzung in der That am Besten entspricht, ob sie einen wahren Ausdruck der faktischen Verhältnisse giebt und einer künstlerischen Entwicklung, bei welcher Form und Einrichtung des Saales in organischem Zusammenhange stehen, fähig ist. Die der grossen Mehrzahl der Entwürfe zu Grunde gelegten Saal-Anordnungen waren demzufolge entweder direkte Kopien jenes Provisoriums oder Variationen desselben, die durch eine für die äussere Erscheinung des Saales erwünschte Grundform bedingt wurden.

Es ist nach unseren vorhergehenden Ausführungen fast überflüssig auszusprechen, dass diese Auffassung eine durchaus irrige war. Jene Einrichtung ist an sich keine unumstössliche Norm, sondern ein aus fremdländischen Vorbildern abgeleiteter Versuch, der für unsere Verhältnisse wohl

kaum glücklich genannt werden kann. Aufgabe jedes Architekten, der an den Entwurf eines deutschen Parlamentshauses herantritt, ist und bleibt es daher, seinerseits den Versuch einer besseren Lösung dieser prinzipiellen Frage zu unternehmen.

Der Weg zu einer solchen Lösung wird sich am Leichtesten aus einer kritischen Würdigung der Vorzüge und Nachtheile jener Saal-Anordnung im provisorischen Reichstags Hause ergeben. Da eine solche auf deutschen Verhältnissen fussen muss, so verzichten wir darauf, jene fremdländischen Vorbilder in die Erörterung zu ziehen. Es sei nur beiläufig bemerkt, dass als der maassgebende akademische Typus für die dem antiken Theater entlehnte Idee, die Sitze der Abgeordneten in einem um die Redner-Tribüne gruppierten Halbkreise, das Präsidium aber auf einer erhöhten Estrade in kurzer grader Verlängerung dieses Halbkreises anzuordnen, der Saal der Deputirten-Kammer (des *Corps législatif*) in Paris gelten kann.*) Der Saal der Pairs-Kammer (des *Sénat*) ebendasselbst, sowie die beiden Säle im Capitol zu Washington und die Säle des italienischen Parlaments folgen mit einigen Modifikationen demselben Prinzip, während die eigenartigen Bedürfnisse und Gebrauche des englischen Parlaments besondere, ganz abweichende Einrichtungen bedingten.

Schon früher haben wir hervorgehoben, dass als der Kernpunkt der für uns in Betracht kommenden Frage die gegenseitige Lage der Präsidenten- und Redner-Tribüne — für deren unmittelbaren Zusammenhang sich allerdings schon eine feste parlamentarische Tradition entwickelt hat — einerseits und der Sitze des Bundesraths andererseits anzusehen ist. Es war in dieser Beziehung für den späteren Verlauf der Sache vielleicht nicht ganz gleichgültig, dass die Sitzungen des Norddeutschen Reichstages, aus dem später der deutsche Reichstag sich entwickelte, zunächst im Preussischen Herrenhause stattfanden. Präsidium und Redner-Tribüne befinden sich in diesem an der kürzeren Seite des Saals; zwischen ihnen und den zu beiden Seiten eines Mittelganges

*) Unter den von uns publizierten Entwürfen der vorjährigen Konkurrenz für das deutsche Reichstags Haus ist der auf Seite 197 mitgetheilte Entwurf von Mylius & Bluntschli jenem akademischen Ideal wohl am Getreuesten angenähert.

Friedrich Bürklein.

(Aus der Kunst-Chronik).

Der am 4. Dezember v. J. in der Heilanstalt für Geistes- kranke zu Werneck im Regierungsbezirke Unterfranken mit Tod abgegangene bayerische Oberbaurath Friedrich Bürklein war als der älteste Sohn eines königlichen Oberlehrers zu Burk in Mittelfranken am 30. März 1813 geboren. Ein Klostergeistlicher von Dinkesbühl, wohin der Vater zwei Jahre nach des Sohnes Geburt versetzt wurde, gab ihm Unterricht im Latein, die Mutter im Zeichnen. Schon mit dreizehn Jahren sprach er sich entschieden für das Architektur-Fach aus, vernachlässigte aber darüber seine musikalische Ausbildung nicht und baute sich seine Violinen und Gitarren selber.

Als er im Jahre 1828 völlig mittellos nach München übersiedelte, konnte er sich seinen Unterhalt nur mühselig durch Anfertigung von Bauzeichnungen und Ertheilung von Unterricht erwerben. Während er an der Akademie studirte, erschien eine Vorschrift, die den Eintritt in den Staatsbaudienst von dem Bestehen des Gymnasial-Absolutoriums abhängig machte, was Bürklein veranlasste, sich in seinen Freistunden auf die bezügliche Prüfung vorzubereiten. Er bestand sie auch wirklich im Jahre 1830 mit der Note der Auszeichnung und hörte darauf einige Fachkollegen an der Münchener Universität, seine Studien an der Akademie fortsetzend.

Bald war er einer der hervorragendsten Schüler Friedrich Gärtner's, der ihn vielfach als Gehilfe benutzte, so namentlich beim Baue des Salinen-Administrations-Gebäudes in München, und es dauerte nicht lange, so scharte sich um Bürklein selber eine Anzahl von Schülern aus allen Ländern. Als Gärtner im Jahre 1839 nach Griechenland ging, begleitete ihn Bürklein, um ihm bei der künstlerischen Ausschmückung der eben im Bau begriffenen Residenz in Athen zur Seite zu stehen; vorher aber zeichnete er noch die Pläne für ein Rathhaus in Fürth. Schon im Frühjahr 1840 nach Bayern zurückgekehrt, leitete er den Bau persönlich erst von München, dann von Fürth aus, wohin er 1843 versetzt worden.

Im Jahre 1843 erhielt Bürklein seine erste Anstellung als Baukondukteur in Frankenthal, wurde aber unmittelbar danach in gleicher Eigenschaft zur neuerrichteten Eisenbahn-Bau-Kommission in Nürnberg versetzt. Im nächst vorausgegangenen Jahre war er (damals Baupraktikant Gärtner's) als Professor an die Prager Bauschule berufen worden, hatte jedoch abgelehnt. Drei Jahre nachher bereiste er im Auftrage der Regierung ganz Deutschland, Oesterreich, Belgien, Holland, Frankreich und England, um die Eisenbahnhöfe etc. zu studiren, und baute nach seiner Rückkehr in den Jahren 1847—1849 den grossen Mittelbau des Münchener Staatsbahnhofes, dessen kühn konstruirte

Einstieghalle damals Epoche machte. Dieser Bau war es, der die Aufmerksamkeit des nachmaligen Königs Maximilian II. auf Bürklein lenkte. Als Maximilian den Thron bestiegen, wurde Bürklein rasch befördert; erst Hofbau-Kondukteur, dann Zivil-Bauinspektor, Professor an der polytechnischen Schule in München, Assessor und Baurath bei der Generaldirektion der Verkehrsanstalten und schliesslich Generaldirektions- und Oberbaurath. Als Bürklein im Jahre 1850 einen Ruf als Professor der Baukunst an der Akademie zu Wien erhielt und annahm, war es der König, der ihn zum Bleiben bewog. Des Königs Wunsch ging bekanntlich dahin, die bisher mit wenigen Ausnahmen unfrei behandelte Architektur wieder zu einer freien Kunst erheben zu sehen. Wie die Bauformen Asiens und Aegyptens auf die griechische Formenbildung nachgewirkt, wie diese wieder Einfluss auf den römischen Baustil geübt, wie sie alle mit- sammen auf die byzantinische Kunst eingewirkt; wie die romanische Baukunst sich erst aus der römischen Formenwelt entwickelt, und wie die phantastischen Formen der Araber die Gothik modifizirten, so, meinte der König, müsste sich auch ein Baustil unserer Zeit konsequent, wenn auch nur allmählig herausbilden lassen. Nach vielen Versuchen mit einheimischen und fremden Architekten glaubte der König in Bürklein den rechten Mann für seine Bestrebungen gefunden zu haben: er ertheilte ihm den Auftrag eine neue Strasse, die Maximiliansstrasse, zu projektiren, und als das Projekt seinen Beifall gefunden, auch den Auftrag, es auszuführen. Die Sache war mit besonderen technischen Schwierigkeiten verbunden wegen der Nothwendigkeit, eine Menge von Kanälen zu überwölben, welche sich dort begegnen. Als König Maximilian im Jahre 1853 nach Italien ging, durfte Bürklein ihn begleiten und vollendete in demselben Jahre die Münchener Schiessstätte. In der nämlichen Zeit entstanden auch die Entwürfe für die Fassade des dortigen Gebäudes. Die Ausführung der Maximilians-Strasse begann mit dem Bau des Taubstummen-Instituts an der Südseite des Forums, das den Baudirektor Hübsch von Karlsruhe, der Bürklein's Freunden nicht beizuzählen war, zu der Bemerkung veranlasste, auf diesem Wege werde König Max Grosses erreichen. Als aber dieser durch Riedel nachmals das bayerische National-Museum erbauen liess, wurde das der Vollendung nahe Taubstummen-Institut, um Raum zu gewinnen, wieder abgerissen.

In den Jahren 1856 bis 1859 entstand die protestantische Kirche in Passau und in den Jahren 1859 bis 1863 das Münzgebäude am Beginne der Maximiliansstrasse, dazwischen aber der mit ungewöhnlichen konstruktiven Schwierigkeiten verbundene Bau des östlichen Flügels des Postgebäudes. Die Anlage der Maximiliansstrasse machte Aenderungen an der Fronte des Hoftheaters nach dieser hin nothwendig und Bürklein führte dieselben sammt dem Neubau des Koulissenhauses aus. Der Verkehr auf den bayerischen Staatsbahnen war inzwischen der Art gestiegen, dass eine Erweiterung des Münchener Bahnhofes

gruppirten Sitzen der Mitglieder des Hauses sind entsprechend diesen Gruppen zwei Tische angebracht, von denen der eine für die Minister, der andere für Regierungs-Kommissare bestimmt ist. Bei der Benutzung des Saales durch den Norddeutschen Reichstag wurden die entsprechenden Tische selbstverständlich von den Mitgliedern des Bundesrathes besetzt, der demnach gegenüber den Abgeordneten zu beiden Seiten des Präsidiums seinen Sitz nahm.

Wollte man für die Anlage eines lediglich für die Sitzungen des deutschen Reichstages bestimmten Saales jene französische Grundidee der halbkreisförmigen Gruppierung der Sitze zum Muster nehmen, so blieb Nichts übrig als eine ähnliche Einrichtung zu treffen. Die im provisorischen italienischen Parlamente zu Florenz vorhandene Anordnung, dass der Ministertisch unterhalb der Rednertribüne in der Axe des Saales sich befindet, verbot sich schon mit Rücksicht auf die grosse Zahl der Bundesraths-Mitglieder, ganz abgesehen von den sonstigen Unzuträglichkeiten einer solchen Disposition und der Nothwendigkeit, den zu beiden Seiten der an eine Langfront des Saales verlegten Präsidenten-Tribüne sich ergebenden freien Raum nach Möglichkeit auszunutzen. Es entstand hieraus die unseren Lesern wohl allgemein bekannte Anordnung, die wir behufs leichter Uebersicht in Fig. 1 hier noch einmal mittheilen. Sie rührt von Hrn. Geh. Baurath Herrmann, dem bautechnischen Dezerenten für parlamentarische Angelegenheiten im Preussischen Handels-Ministerium, her und ist aus dem von diesem aufgestellten Entwürfe für den massiven Neubau eines interimistischen Reichstagshauses in die von Hrn. Geh. Reg.-Rath Hitzig gelieferte Skizze für den zur Ausführung gebrachten Nothbau übernommen worden.

Die Vorzüge dieser Anlage zu Grunde liegenden Systems sind an sich unverkennbar. Soweit allein die Anordnung der Plätze für die Abgeordneten und deren Lage zur Redner- und Präsidenten-Tribüne in Betracht kommt, wird sie für die praktischen Zwecke parlamentarischer Verhandlungen vollkommener nicht wohl getroffen werden können. Die Mitglieder des Präsidiums und der von der Tribüne sprechende Redner übersehen das gesammte Haus und werden von jedem Sitze aus gesehen. Die Zusammenfassung der

Sitze in einen einseitlichen, nur durch die Gänge zerlegten Komplex gewährt die Möglichkeit einer bis zu jedem beliebigen Grade zu steigenden und jedem Zahlenverhältniss der Parteien anzupassenden Fraktionstheilung. Als einziger Mangel dürfte in dieser Beziehung vielleicht angeführt werden, dass es für die vom Platze sprechenden Redner schwer oder zum Theil sogar unmöglich ist, ihre parlamentarischen Gegner ins Auge zu fassen und ihre Ausführungen an diese zu richten.

Andererseits liegt wohl eben so offen zu Tage, dass diesen Vorzügen nicht minder bedeutende Mängel und Nachtheile gegenüberstehen.

Bezüglich der praktischen Zweckmässigkeit treten dieselben in der Anordnung der für den Bundesrath bestimmten Plätze grell hervor. Da die Mitglieder desselben an den Verhandlungen des Reichstages als ein durch die Verfassung bestimmter Faktor Theil zu nehmen haben, so ist es selbstverständlich, dass für ihre Unterbringung im Sitzungssaale dieselben Rücksichten gelten müssen, welche für die Abgeordneten maassgebend sind. Hierfür bietet sich jedoch innerhalb jenes französischen Systemes keine Gelegenheit und der im Saale des provisorischen Reichstagshauses getroffene Ausweg kann lediglich als ein Nothbehelf angesehen werden.

Der zunächst in die Augen springende Nachtheil ist der, dass die Plätze der Bundesraths-Mitglieder durch die Präsidenten- und Redner-Tribüne in zwei Gruppen gespalten werden, während das geschäftliche Bedürfniss eine nahezu ununterbrochene Kommunikation zwischen den an der Verhandlung Theil nehmenden Vertretern der Regierungen nothwendig macht. Fast in jeder Sitzung kann man sehen, welcher lebhafte Verkehr zwischen diesen beiden Gruppen stattfindet, wie Mitglieder des Bundesraths entweder den schmalen Gang hinter der Präsidenten-Tribüne passiren oder den Stenographen-Tisch umkreisen, ja selbst über die augenblicklich unbesetzte Redner-Tribüne hinwegklettern, um nach der anderen Seite zu gelangen — für sie selbst ebenso unbequem, wie störend für die Verhandlungen des Hauses und für den geschäftlichen Verkehr, dessen Mittelpunkt das Präsidium bildet. Unangemessen und unzweckmässig ist es

nothwendig wurde und Bürklein fügte seinem Hauptbau im Jahre 1860 die beiden Seitenflügel und Durchfahrten an.

In die Zeit von 1858 bis 1864 aber fällt Bürklein's gelungenstes Werk, das Regierungs-Gebäude an der Nordseite des Forums der Maximiliansstrasse, ein Terrakottenbau von sechshundert Fuss Länge und hundertzehn Fuss Höhe mit sieben grossen Sälen und zweihundert Büreaus. Nach des Königs Absichten sollten im neuen Stile alle bildenden Künste zusammen wirken. Das sollte namentlich beim Maximilianeum gelten, das bestimmt war, den festlichen Abschluss der Maximiliansstrasse zu bilden. Der König hatte bald nach seiner Thronbesteigung ein Programm für den Bau einer grossartigen Anstalt aufstellen lassen, die bestimmt war, besonders befähigten Studirenden für die Dauer ihrer Universitätszeit die umfassendste Unterstützung zu gewähren. Die besten Kräfte betheiligten sich bei der Konkurrenz. Wilhelm Stier in Berlin erhielt den Preis und Bürklein den Auftrag, den hinterher wieder vielfach abgeänderten Entwurf auszuführen. Wie unklar man sich über seine Ziele war, beweist die Thatsache, dass Bürklein kurz vor des Königs Tode beauftragt wurde, den gothischen Spitzbogenbau in einen rundbogigen Renaissancebau zu verwandeln. Der König erlebte die Vollendung des Baues nicht mehr; nach seinem Tode wurde der Bau wegen Mangel an Mitteln nur mühsam fortgeschleppt. In Folge der vielfachen Einflüsse, welche sich bei Hofe geltend zu machen wussten, ward die Zeit des Baues für Bürklein zu einem wahren Martyrium. Im Hinblick auf den Bau des Maximilianeums hatte der König unter Bürklein's Oberleitung bei Bogenhausen eine eigene Terrakotta-Fabrik anlegen lassen, und dem Künstler gebührt das Verdienst, die Herstellung von Terrakotten in sehr bedeutenden Maassverhältnissen ermöglicht zu haben. Mit solchen Terrakotten wurde das Regierungsgebäude und Maximilianeum verkleidet.

Wie sehr Bürklein das Vertrauen und die Achtung des Königs genoss, beweisen ausser den obenerwähnten Aufträgen die vielen Projekte, welche er für ihn zu zeichnen hatte. Da finden wir Entwürfe zu einem Hauptwache- und Militärarbeitsgebäude, drei verschiedene zu einem Polytechnikum, zu einem Gymnasium, zu einem Armenhause, zu einem königlichen Palaste, zu einer Musterkirche, für die katholische sowohl als die evangelische Konfession passend, zum Umbau des Kost- und des Angerthores in München, zur Verschönerung des Maximiliansplatzes und zu einem fortlaufenden Arkadenbau in der Maximiliansstrasse. Bürklein besass eine ungewöhnliche Arbeitskraft. Er zeichnete nicht bloss alle Pläne für den König eigenhändig, sondern hatte auch als Staatsdiener eine kolossale Aufgabe zu lösen. Unter seiner Oberleitung und nach seinen Entwürfen entstanden die zahlreichen Eisenbahnhof-Bauten des Staates; so die Bahnhöfe zu Würzburg, Nürnberg, Augsburg, Bamberg, Nördlingen, Ansbach, Hof, Rosenheim, Neu-Ulm etc., sowie sämtliche Hochbauten an den Bahn-Linien München-Ingolstadt-

Treuchtlingen-Gunzenhausen-Ansbach, München-Grafring-Rosenheim, Starnberg-Weilheim und Tutzing-Penzberg, München-Mühlhof-Braunau, Augsburg-Kempten-Immenstadt, Kempten-Neu-Ulm, München-Schliersee, Schweinfurt-Kissingen, Lichtenfels-Steckheim etc. Nebenbei lagen ihm sämtliche Unterhaltsbauten an den bayerischen Staatsbahnen ob. Trotzdem fand Bürklein noch Musse, die meisten Privathäuser in der neuen Amalienstrasse, alle Privathäuser an der Maximiliansstrasse (mit Ausnahme des Gasthofs zu den vier Jahreszeiten) und mehrere Wohnhäuser in anderen Strassen Münchens, sowie eine Anzahl von Villen am Starnberger See und eine solche für den Reichsrath v. Faber bei Nürnberg zu bauen. Seine letzten Arbeiten waren die Pläne für den weitläufig angelegten Bahnhof in der Münchener Vorstadt Haidhausen und für das neue Zollgebäude, doch war es ihm nicht mehr gegönnt, sie auch auszuführen. Uebermässige geistige Anstrengung rief einen Zustand fortdauernder Aufregung herbei, welche noch durch häusliche Verhältnisse gesteigert wurde; die Kriege von 1866 und 1870 riefen seine drei Söhne in's Feld. Der Aelteste fiel bei Sedan, der Jüngste gerieth bei Coulmiers in feindliche Gefangenschaft und war lange verschollen. Dann verlor Bürklein auch seinen Bruder, der ihm bei Ausführung der Eisenbahnhochbauten treu zur Seite gestanden hatte, und endlich auch seinen ersten Sekretär, der das ganze ungeheure Rechnungswesen mit grosser Gewissenhaftigkeit besorgt hatte. Im Jahre 1869 war Bürklein von einem heftigen Nervenieber befallen worden, dessen Nachwehen sich noch immer bemerkbar machten, und so konnte es nicht überraschen, dass sich nach so vielen Schicksalsschlägen Spuren eines Gehirnleidens zeigten, die allmählig so hervortraten, dass er am 30. Juli 1872 auf seinen ausdrücklichen Wunsch in die Heilanstalt Werneck gebracht wurde, wo er am 4. Dezember an Paralyse schmerzlos verschied. Die Sektion ergab eine chronische Entzündung der Gehirnhaut; das Gehirn selber befand sich in normalem Zustande.

Bürklein genoss im öffentlichen wie im Privatleben den Ruf eines Ehrenmannes; er war äusserst bescheiden, von grosser persönlicher Liebenswürdigkeit und von seltener Uneigennützigkeit. Dass man ihn und seine Leistungen ausserhalb Bayerns günstiger beurtheilte, zeigt das Vertrauen, welches sich darin ausspricht, dass er wiederholt als Preisrichter berufen ward; so 1860 nach Zürich, wegen des neuen Polytechnikums, 1863 nach Karlsruhe, wegen des Gebäudes für die vereinigten grossherzoglichen Sammlungen und 1864 nach Mainz, wegen des neuen Rathhauses. Hätte er es verstanden, höheren Einflüssen und Zumuthungen gegenüber seine persönliche künstlerische Ueberzeugung strenger zu wahren, so wäre wohl Manches anders geworden, und dass er dies nicht konnte, dem muss es zum grössten Theile zugeschrieben werden, wenn er für seine Leistungen wenig Dank erntete.

nicht minder, dass der von der Tribüne sprechende Redner die Tische des Bundesraths im Rücken hat; auch die Uebersicht derselben vom Präsidentensitze dürfte keine allzu bequeme sein.

Noch schwerer als diese Mängel fallen die Konsequenzen jener Anordnung für die Grundriss-Disposition des ganzen Gebäudes ins Gewicht, ja dieselben sind sogar der Ausgangspunkt gewesen, von welchem wir bei dem Studium der Konkurrenz-Entwürfe zu der Ueberzeugung gelangt sind, dass eine befriedigende Lösung der Aufgabe bei Festhaltung derselben unmöglich ist. Wie ein rother Faden zog sich durch unsere Besprechung der Konkurrenz-Entwürfe das Bedauern, dass es nicht einem einzigen der beteiligten Künstler gelungen sei, eine gelungene Anordnung der Geschäftsräume für den Bundesrath und das Präsidium zu finden, weil bei den aus jener Saal-Einrichtung resultirenden Bedingungen eine gute Anlage der einen ohne eine Beeinträchtigung der anderen völlig ausgeschlossen ist. Und als die anzustrebende, unseres Erachtens vollkommenste Lösung für die Disposition der Geschäftsräume des Bundesrathes haben wir es schon damals bezeichnet, dass dieselben, unbeschadet des organischen Zusammenhanges mit den übrigen Räumen des Hauses, innerhalb desselben doch eine in sich geschlossene und begrenzte Baugruppe bilden müssen, die im unmittelbarsten Zusammenhange mit dem für den Bundesrath bestimmten Theile des Sitzungssaales steht.

Vervollständigen wir unsere kritische Erörterung in Betreff der Einrichtung des Saales selbst, so haben wir unsern praktischen Bemängelungen den Vorwurf hinzuzufügen, dass jene Anordnung eine höchst unzureichende, ja sogar geradezu falsche Charakteristik der Organisation des deutschen Reichstages gewährt. Denn dass bei einem Monumentalbau vom Range des deutschen Reichstageshauses auch Rücksichten dieser Art in Betracht gezogen werden müssen, dass man verlangen kann, dass Idee und Form sich decken, dass die Einrichtung des Saales der getreue Ausdruck der Verhältnisse ist, wird uns wohl kaum bestritten werden. Man wird alsdann aber zugeben müssen, dass die gegenwärtige Stellung des Präsidiums inmitten der Vertreter der Regierung eine durchaus ungehörige ist, da dasselbe nicht von dieser eingesetzt wird, sondern aus der Wahl des Hauses hervorgeht und diesem angehört. Ebenso wird man es als einen — von den Insassen der Zuhörer-Tribünen oft genug in naiver Weise hervorgehobenen — Mangel bezeichnen können, dass die ganz exzeptionelle politische Stellung des Reichskanzlers in dem Sitze desselben innerhalb des Reichstags-Saales eines repräsentativen Ausdrucks entbehrt. Es darf wohl auch auf den ungünstigen Eindruck aufmerksam gemacht werden, den bei der Anordnung der Bundesraths-Sitze an vier langen Tafeln eine schwache Vertretung dieser Körperschaft hervorruft.

Als Letztes betonen wir endlich die spezifisch architektonischen Mängel einer auf das französische System basirten Saal-Einrichtung. Trotz aller Ausführungen derer, welche aus der Noth eine Tugend machen wollen und für den Sitzungssaal eines Parlamentes die einfachste und schlichteste, lediglich aus dem Bedürfnisse abgeleitete Form verteidigen, wird das deutsche Volk und werden die deutschen Künstler wohl nicht auf den Wunsch verzichten, dem Raume, in welchem die Geschicke der Nation berathen und entschieden werden sollen, eine künstlerische Gestalt zu geben, welche diese Bedeutung desselben sowohl im Innern, wie im Aeusseren des Gebäudes zur Erscheinung bringt. Wie schwer dies bei jener Grundlage ist, sobald man an der Forderung festhält, die Einrichtung des Saales zu einer Form in organische Beziehung zu setzen, hat die vorjährige Konkurrenz genugsam ergeben. Die aus jenem System in strenger Konsequenz folgernde Form, welche den Halbkreis auch in den Umschliessungswänden durchführt, erweist sich nach beiden Gesichtspunkten wohl am Ungünstigsten. Für die Ausbildung des Innenraumes gab sonst der Entwurf von Gropius & Schmieden ein bemerkenswerthes Beispiel; die Einrichtung des Saales, obwohl die Anordnung der Sitze für Präsidium und Bundesrath an einer Seite des Saales festhaltend und daher von den Nachtheilen derselben betroffen, zeigte gegen die des Saales im provisorischen Reichstageshause immerhin bedeutende Fortschritte, namentlich auch die Durchführung einer Queraxe. Der Ausbildung der äusseren Erscheinung des Saales in der Fassade trat in vielen Entwürfen, neben der für diesen Zweck ungünstigen Saalform an sich auch der Umstand hindernd in den Weg, dass die Dimensionen des Saals mit den ihn umgebenden Tribünen, welche nothwendiger Weise mit in die Baumasse desselben gezogen werden mussten, so bedeutende wurden, dass es schwierig war, den Saalbau mit den übrigen Gebäudemassen

in ein harmonisches Verhältniss zu setzen, ohne auch die Höhendimensionen desselben in gewaltsamer Weise zu steigern. Bei den halbkreisförmigen Sälen betrugen die Dimensionen des inneren Raumes etwa 32—38^m im grossen, 23—26^m im kleinen Durchmesser; die quadratischen, achteckigen und runden Säle maassen im inneren Durchmesser durchschnittlich 24—30^m, im äusseren, für die Fassade maassgebenden Durchmesser 37—43^m.

Nach alledem scheint uns der Versuch naheliegend, bei dem Entwurfe eines Sitzungs-Saales für den deutschen Reichstag nicht von einem bestimmten Systeme für die Anordnung der Abgeordneten Sitze auszugehen, sondern zunächst eine Lösung jenes Konflikts zwischen den berechtigten Anforderungen des Präsidiums und denen des Bundesraths ins Auge zu fassen. Er lag um so näher, als — wie bereits angedeutet — in den bezüglichen Einrichtungen des Preussischen Abgeordnetenhauses das Beispiel einer anderen Anordnung gegeben war, welche mit besserem Rechte als die für deutsche Verhältnisse traditionelle und zweckentsprechende angesehen werden konnte.

Wir geben in Fig. 2 eine Grundriss-Skizze des Saales im Preussischen Abgeordnetenhause nach seiner gegenwärtigen Gestalt.^{*)} Die neueste, aus dem Bedürfnisse eines grösseren Komforts hervorgegangene Einrichtung desselben hat zwar auch hier gerade eine halbkreisförmige Gruppierung der Sitzreihen eingeführt, während dieselben früher zu beiden Seiten eines der Längsaxe des Saales bezeichnenden Mittelganges angebracht waren; indessen ist nicht dies das maassgebende Motiv der Anordnung, sondern die Lage der Präsidenten- und Redner-Tribüne sowie des Ministertisches auf den beiden entgegengesetzten Langseiten des Saales. Hierdurch ist es möglich, dass die an diese Seiten stossenden Nebenräume, soweit die Bedingungen der Baustelle es erlaubten, ausschliesslich zu Geschäftszimmern des Bureaus beziehungsweise des Ministeriums bestimmt sein können und dass zwischen ihnen und den Plätzen jener im Saale die allerunmittelbarste; bequemste und ungenirteste Verbindung vorhanden ist, bequemer jedenfalls als sie in einem monumentalen Neubau jemals durchgeführt werden kann. Es ist dies ein Vorzug, der von den beteiligten Persönlichkeiten als Gegensatz zu den im provisorischen Reichstageshause geschaffenen Einrichtungen gewiss lebhaft empfunden wird und der vorläufig dafür Ersatz gewähren muss, dass die Anordnungen des Saales im Uebrigen noch immer an mehreren, leider nicht zu beseitigenden Schwächen leiden, unter denen das Vorhandensein eines einzigen Eingangs an der Schmalseite und die Lage der Plätze zur Seite der Präsidenten-Tribüne besonders ungünstig sich geltend machen.

Inwieweit durch die Annahme desselben Grundprinzips auch für den Sitzungssaal im künftigen Hause des deutschen Reichstages eine Form und Einrichtung gewonnen werden könnte, welche von den unsererseits hervorgehobenen Mängeln der provisorischen Anlage frei, sowie zu einer künstlerischen Durchbildung und Entwicklung geeignet wäre, ist eine Frage, deren volle Lösung zu finden wir nicht hoffen können und die wir daher berufenen Kräften anempfehlen wollen. Trotzdem konnten wir unsere Ansichten über dieselbe nicht wohl anders darlegen, als indem wir den Versuch unternahmen, auf Grund derselben die Skizze einer Saal-Anlage zu entwerfen. Dieselbe ist in Figur 3 in grösserem Maassstabe dargestellt.

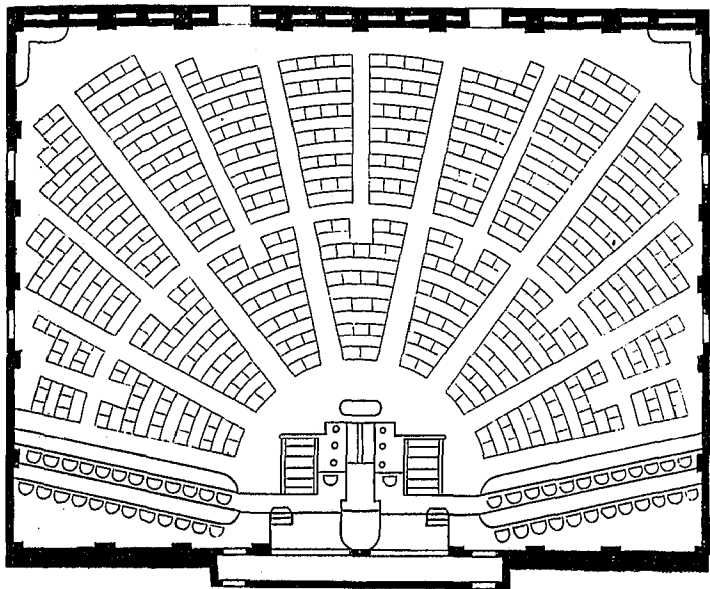
Da es wohl anerkannt ist, dass akustische wie geschäftliche Rücksichten bedingen, die Dimensionen des Sitzungssaales auf ein möglichst geringes Maass zu beschränken, so haben wir bei Bemessung der Sitze und Gänge bescheidene Grenzen eingehalten, welche jedoch noch über die bei der gegenwärtigen Einrichtung des Preussischen Abgeordnetenhauses gemachten Annahmen hinausgehen. Die Tiefe einer Sitzreihe für die Abgeordneten ist auf 1^m, die Maximalbreite eines Klapp-Sitzes auf 0,60^m angenommen; für die Mitglieder des Bundesrathes, welche auf Stühlen sitzen, ist die Tiefe einer Sitzreihe auf 1,50, die Breite eines Platzes auf 0,75^m bestimmt worden; die Radial-Gänge haben eine Breite von 0,75, die konzentrischen Haupt-Umgänge eine solche von 1^m erhalten. Unter den Sitzreihen der Abgeordneten finden sich, (wie übrigens auch im provisorischen Reichstageshause) einige, welche 5 Sitze enthalten, also bedingen, dass der Inhaber des Mittelsitzes eventuell an 2 Nachbarn vorbei zu passiren hat. Will man dies prinzipiell ausschliessen und jene Masse vergrössern, so würden demzufolge auch die Haupt-Dimensionen des Saales eine kleine Steigerung erfahren müssen.

^{*)} Durch ein leider zu spät bemerktes Versehen des Zeichners ist die Skizze in einem etwas kleineren Maassstabe gezeichnet, als die des Sitzungssaales im provisorischen Reichstageshause. Die Länge beider, 28,25 m (90 Fuss Preussisch) müsste übereinstimmen.

Derselbe zeigt in unserer Skizze einen mittleren, quadratischen Raum von 18^m Seite, umgeben von 2^m breiten Tragebögen, die auf 2 Seiten von Schildmauern geschlossen werden, während auf den beiden anderen Seiten je ein schmales Nebenschiff sich öffnet, von dem zu dem unteren Raume des Saales jedoch nur ein segmentförmiger Abschnitt gezogen ist. Die Axen des unteren Saalraumes ergeben sich hiernach zu 22^m und 29,5^m Länge. In der Mitte des inneren Quadrates,

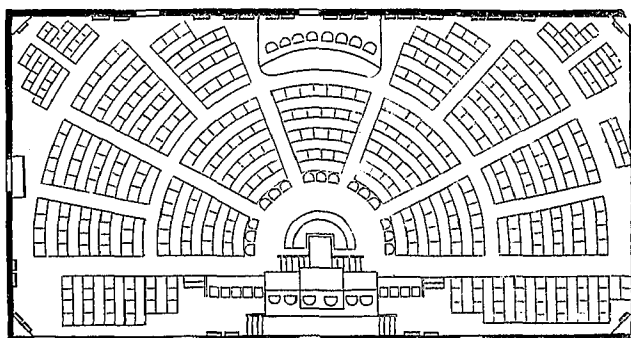
Bei der grossen Anzahl der Bundesraths-Mitglieder liegt es nahe, eine Tribüne, auf welcher dieselben in einer Gruppe vereinigt werden sollen, nicht an die Wand des Saales zu klemmen, was nebenbei auch eine ungünstige Längen-Ausdehnung desselben bedingen würde, sondern dieselbe als einen abgeschlossenen Kreisausschnitt in den Organismus der Sitzreihen für die Abgeordneten einzufügen. Es haben sich in unserer Skizze 7, durch einen Mittelgang getheilte Sitzreihen

Fig. 1.



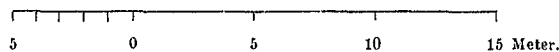
Sitzungssaal des provisorischen Reichstages.

Fig. 2.



Sitzungssaal des preussischen Abgeordnetenhauses.

Maassstab zu Fig. 1.



Maassstab zu Fig. 2.

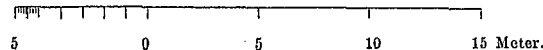
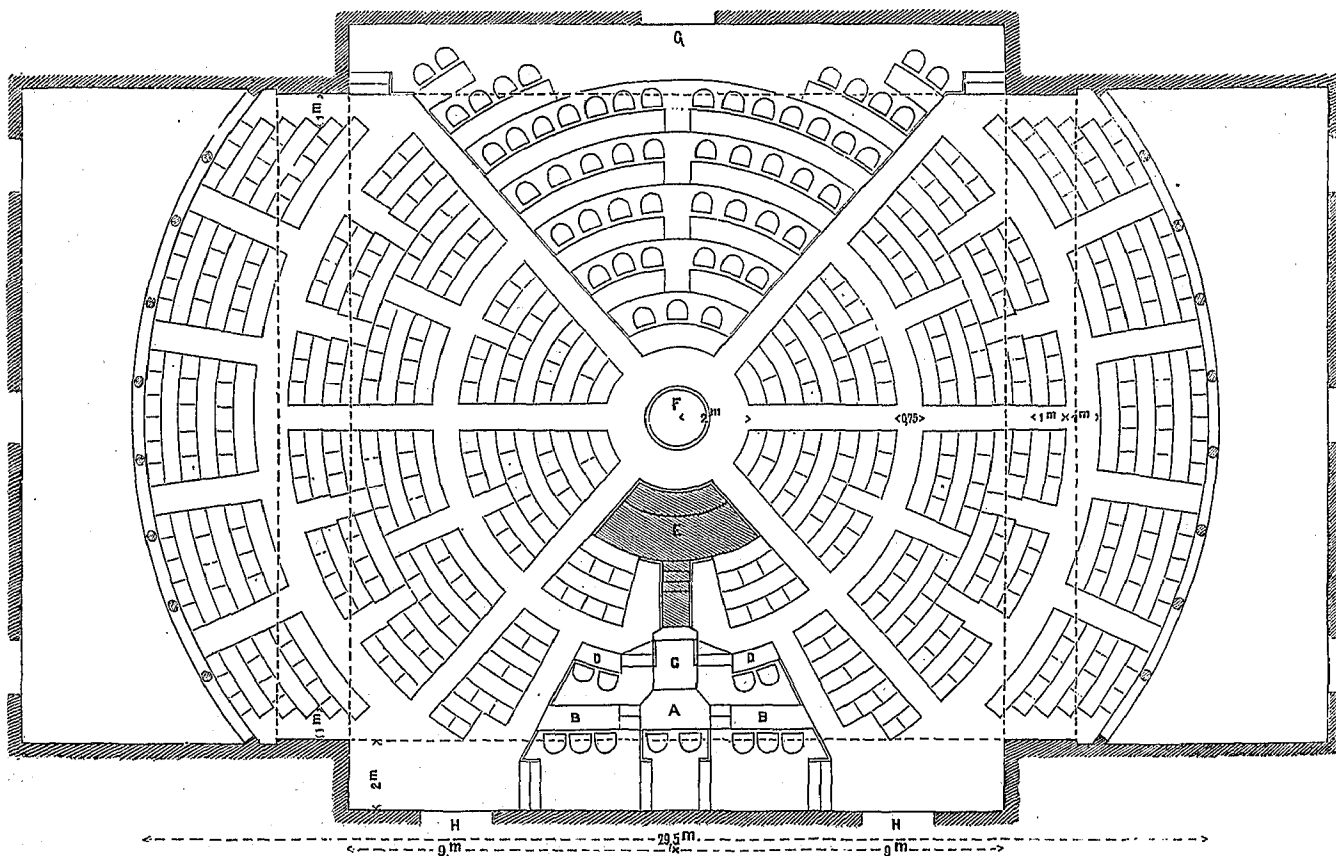


Fig. 3.



Versuch einer Saalanordnung für das Haus des deutschen Reichstages.

A. Präsident. B. B. Schriftführer. C. Redner-Tribüne. D. D. Referenten. E. Stenographen. F. Tisch des Hauses. G. Zugang des Bundesrathes. H. Zugang der Abgeordneten.

in welcher das Zentrum für die nach allen Seiten amphitheatralisch ansteigenden Sitzreihen liegt, steht innerhalb eines freien Raumes von 4^m Durchmesser der „Tisch des Hauses.“ Präsidium und Bundesrath haben, wie im Saale des Abgeordnetenhauses auf entgegengesetzten Seiten in der kurzen Axe des Saales ihren Platz erhalten, während die beiden Hauptgruppen der Abgeordnetensitze durch die Längen-Axe desselben getheilt werden.

für den Bundesrath ergeben; auf der vordersten, dem Präsidenten und der Redner-Tribüne gegenüber, soll der Platz des Reichskanzlers sich befinden, zu dessen Seite diejenigen Vertreter der Bundes-Regierungen Platz nehmen mögen, welche in die Debatte einzugreifen haben. Wenn es nicht für erforderlich erachtet wird, dass die Mitglieder des Bundesrathes für ihre Person bestimmte Plätze erhalten, sondern zunächst stets die vorderen Reihen besetzt werden, so dürfte ein Ein-

druck der Verödung der Tribüne, wie er jetzt häufig hervortritt, nicht so leicht zu befürchten sein.

Die Einrichtung der Tribüne für das Präsidium entspricht an sich der gegenwärtigen Anordnung, ebenso die des Rednerpults, auf welches der erste der konzentrischen Umgänge mündet. Der Platz für die Stenographen vor dem Rednerpulte ist soweit vertieft gedacht, dass dieselben stehend nicht über die Köpfe der sitzenden Abgeordneten emporragen; der Zugang für sie soll unterhalb des Rednerpultes erfolgen. Die Anordnung der Sitze für die Abgeordneten bedarf wohl keiner näheren Erläuterung.

Die Anordnung der Nebenräume ist ebenso offen gelassen, wie jedes Detail der architektonischen Ausbildung. Es ist in erster Beziehung selbstverständlich, dass auf der Seite des Bundesraths der geschlossene Komplex seiner Geschäftsräume, auf der Seite des Präsidiums, welche die beiden Haupt-Eingänge der Abgeordneten enthält, der Vorsaal derselben und von diesem aus zugänglich die Geschäftszimmer des Büreaus sich anzuschliessen haben. Die Anordnung der Zuhörer-Räume ist derart gedacht, dass in der Längsaxe des Saales und innerhalb der umschliessenden Wände desselben, die für das Publikum zugänglichen Tribünen sich befinden, während in den Schildwänden des Mittelraums die für bestimmte Persönlichkeiten und Klassen reservirten Logen — oberhalb des Bundesraths für den Kaiser, oberhalb des Präsidiums für die Presse — sich öffnen sollen. Der Beleuchtung des Saales dienen hohe Seitenfenster an den Schmalseiten der Nebenschiffe und ein Kuppel-Oberlicht über dem Mittelraume. Die bescheidenen Dimensionen desselben, 22^m in den äusseren Mauern, dürften eine leichte Lösung für die Gestaltung des äusseren Aufbaues gestatten.

Wie wir glauben, würden durch eine solche Anlage die wesentlichsten Mängel der gegenwärtigen Saal-Anordnung des Reichstages beseitigt werden können, ohne dass dies durch allzu schwer wiegende Nachtheile anderer Art erkauft zu werden brauchte. Dass die Anordnung der Plätze in ihrer Beziehung zu einander und zu Redner und Präsident

nicht so vollkommen sein kann, wie bei dem französischen System, haben wir von vornherein anerkannt; es lassen hier die in nächster Nähe des Präsidiums befindlichen, wohl den „Wilden“ und den extremsten kleinen Fraktionen zufallenden Plätze Einiges zu wünschen übrig, jedoch nicht mehr als im gegenwärtigen Reichstage die entsprechenden Bundesraths-Sitze. Ebenso ist die Möglichkeit der Fraktionstheilung nicht so absolut unbeschränkt. Dass das eigentliche Centrum wegfällt und sich in ein rechtes und linkes Centrum spalten müsste, zwischen denen die Vertreter der Bundesregierungen eine Brücke bildeten, dürfte wohl kein Nachtheil sein, sondern häufig den faktischen Verhältnissen entsprechen. Auch weisen wir sofort den Vorwurf zurück, dass wir die Einheit des Hauses zerstören wollen, um die des Bundesraths zu retten. Es ist vielmehr in Wirklichkeit gleichfalls der Fall, dass das Haus in zwei grosse sich gegenüberstehende Gruppen sich theilt, deren Einheit durch das zwischen den äussersten Gegensätzen vermittelnd eintretende Präsidium gebildet wird.

Dass auf Grund der von uns als Ausgangspunkt angenommenen Prinzipien, noch mannichfaltige andere Anordnungen sich werden treffen lassen, unter denen nicht wenige den Vorzug vor unserer Skizze verdienen dürften, glauben und hoffen wir mit Sicherheit. Die vorstehende Erörterung bezweckt ja auch nichts weniger als die Aufstellung eines bestimmten Projekts. Sie möchte die Anregung zu weiterem Nachdenken über die Frage bei allen Jenen hervorbringen, welche sie zu fördern berufen sind und deren Entscheidung sie anheimgegeben ist — zunächst also in den Kreisen der Reichsregierung und des Parlaments. Wenn unsere Idee von ihnen als beachtenswerth und berechtigt anerkannt wird, so wird es an den Künstlern nicht fehlen, die sie zur Vollkommenheit entwickeln; denn für entwicklungsfähiger halten wir ein derartiges System der Einrichtung des Sitzungssaales im Reichstags Hause allerdings, als es das bisher bevorzugte jemals sein kann.

— F. —

Die projektirten Berliner Stadtbahnen.

Bei der vor Kurzem im Architekten-Verein zu Berlin erfolgten Besprechung der hiesigen Wohnungsnoth stellte Herr Regierungsrath Assmann die Ansicht auf, dass die Hoffnungen Vieler, eine wesentliche Abhülfe durch Anlage von Pferde- und Lokomotivbahnen, überhaupt durch Vervollkommen der öffentlichen Beförderungsmittel zu schaffen, sich in Wirklichkeit nicht bestätigen würden. Widerspruch hiergegen wurde zwar von verschiedenen Seiten erhoben, doch kam, wie es bei derartigen Besprechungen zu sein pflegt und auch wohl nicht anders sein kann, eine eigentliche Entscheidung der streitigen Frage oder eine Einigung der sich entgegenstehenden Ansichten nicht zu Stande. Es müssen eben hier wie in vielen anderen Fällen, Thatsachen den Beweis führen. Auch dürfen wir uns der Hoffnung hingeben, solche in den nächsten Jahren sich vollziehen zu sehen. Verschiedene grossartige Beförderungsmittel werden geplant. Dass durch dieselben eine Besserung der hiesigen Wohnungsverhältnisse herbeigeführt werden kann, bezweifeln wir für unser Theil nicht. Ob sie in der That herbeigeführt werden wird, das dürfte von der Art und Weise abhängen, wie die in Aussicht genommenen Beförderungsmittel angelegt, ausgeführt und betrieben werden.

Was die in nicht unerheblicher Ausdehnung für Berlin projektirten Pferdebahnen betrifft, so haben wir bereits in einem Artikel der No. 22, Jahrg. 1872 d. Ztg. ausgeführt, dass wir keine grossen Erwartungen auf sie setzen, sobald sie, wie beabsichtigt wird, an einer die Linie der früheren Stadtmauer verfolgenden Ringbahn aufhören und nicht bis zum Mittelpunkt der Stadt ununterbrochen fortgeführt werden.

Die Berlin-Charlottenburger Pferdebahn bietet in dieser Beziehung in der That ein Vorbild, hinter dem man nicht zurückbleiben sollte. Sie wird, sobald sie nur ein zweites Geleise besitzen wird, im Stande sein, in ihrer Art das Mögliche zu leisten. Immerhin aber sind Pferdebahnen, wenn sie auch — verständig angelegt und betrieben — sehr viel Nutzen schaffen können, für den Lokalverkehr so grosser Städte wie Berlin, unzureichend. Diese bedürfen der Lokomotivbahnen.

Die alten hier mündenden Hauptbahnen könnten zwar, wie wir glauben, in dieser Beziehung viel leisten — weit mehr als sie jetzt thun, und als man ihnen von Seiten des Publikums zuzutrauen geneigt ist — wenn sie sich entschlossen, dem Lokalverkehr hier und da kleine Opfer zu bringen, oder Einrichtungen zu treffen, deren Rentabilität nicht gleich von vorn herein in grossen Summen ihren Ausdruck fände. Doch gehen auch wir zu, dass die alten Bahnen selbst dann den lokalen Bedürfnissen Berlins nicht mehr entsprechen würden. Die einzige Bahn, welche in der erwähnten Weise Opfer gebracht hat, die Verbindungsbahn, ist leider für den Personenverkehr (für welchen sie ursprünglich gar nicht oder doch nur in zweiter Reihe bestimmt war) so unglücklich gelegen, dass sie für ihn erst eine nennenswerthe Bedeutung erhalten dürfte, wenn ihr Ring geschlossen sein wird.

Wenn somit die Entstehung neuer, den Lokalverkehr Berlins zu heben geeigneter Lokomotivbahnen als ein dringendes Bedürfniss zu bezeichnen ist, so müssen wir gewiss zwei grosse, dahin zielende Entwürfe, welche uns das verflossene Jahr gebracht hat, mit Freuden begrüssen.

Der erste derselben, welcher allerdings jenen Verkehr nicht als seine Hauptaufgabe ins Auge fast, ist der zu der sogenannten Berliner Südwestbahn. Er wurde von der deutschen Eisenbahnbau-Gesellschaft mit einer vom 16. April 1872 datirten Denkschrift des Vorsitzenden ihres Vorstandes, Herrn Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrath Hartwich, den Behörden vorgelegt. Die Eisenbahnlinie, auf welche er sich bezieht, soll bekanntlich auf dem Kgl. Ostbahnhof beginnen, sich von da dem rechten Spreeufer zuwenden, und diesem, sowie später dem Lauf des Königsgrabens folgend, über den Packhof und wieder am Spreeufer entlang die Stadt verlassen, um über Charlottenburg, durch den Grunewald und Kohlhasenbrück, von wo eine Abzweigung nach Potsdam beabsichtigt wird, auf Treuenbrietzen, Koswig, Halle, Erfurt und endlich bis Meiningen zu gehen. Eine Zweigbahn soll nach Leipzig führen. Vom Kgl. Ostbahnhof bis zu dem bei Charlottenburg anzulegenden Bahnhof sollen 2 Geleise ausschliesslich für den Personenverkehr bestimmt sein. Innerhalb Berlins werden 4 Stationen:

1. an der Niederschlesisch-Märkischen Bahn,
2. an der Königsbrücke,
3. an der Spandauerbrücke,
4. in der Nähe der Friedrichstrasse,

ausserdem zwischen Berlin und Charlottenburg noch eine in der Nähe des zoologischen Gartens beabsichtigt.

Der zweite der vorerwähnten Entwürfe ist der zu der sogenannten Berliner Zentraleisenbahn, welcher in den letzten Tagen des November v. J., (also 7 Monate nach dem der Südwestbahn) durch den Direktor der Berlin-Hamburger Immobilien-Gesellschaft, Hr. Otto Busse, dem Kgl. Handels-Ministerium behufs Erlangung der Konzession zu Vorarbeiten unterbreitet wurde. Dieser Entwurf, welcher durch zwei Denkschriften, deren erste vom 1. Dezember v. J. datirt, während die zweite ganz kürzlich erschien, zur ausgebreiteten Kenntniss des Publikums gebracht ist, bezweckt, den Bau einer ganz ausschliesslich dem Berliner Stadt- und Vorstadt-Personen-Verkehr gewidmeten Lokomotivbahn, so zu sagen einer grossartigen Dampf-Omnibuslinie. Dieselbe nimmt (nach dem Wortlaut der ersten Denkschrift) ihren Ausgang von einem in der Nähe von Wilmersdorf am Grunewald anzulegenden Bahnhof, durchschneidet Charlottenburg und (mit Umgehung des Thiergartens) Berlin in seinen lebhaftesten Stadtvierteln und wendet sich über Treptow, Britz und Lichterfelde nach Zehlendorf; den Ausgangspunkt über Dahlem wieder erreichend.

Dass die Zentral-Eisenbahn als ein Konkurrenz-Entwurf der Südwestbahn im Grossen und Ganzen nicht anzusehen ist, erhellt wohl schon aus dem bisher Gesagten. Eine theilweise

Konkurrenz ergibt sich indess aus dem Umstande, dass beide Entwürfe im Innern Berlins fast genau dieselbe Linie verfolgen. Und wenn wir auch nicht fürchten wollen, dass die Südwestbahn die einzige und letzte Bahn sei, welche wir in das Innere Berlins eindringen sehen werden, so dürfte es allerdings nach dem Zustandekommen derselben ausserordentlich schwer fallen, die Zentralbahn unmittelbar neben jener durch Berlin zu führen. Bedenkt man aber, dass die Südwestbahn von den Berlin umgebenden Bauterrains dasjenige zwischen Charlottenburg, dem zoologischen Garten und Wilmersdorf durchschneidend, weiterhin nur noch die Plätze am Wannsee, Griebnitzsee und bei Potsdam berührt, während sie die kolossalen Bauflächen bei Steglitz, Lichterfelde, Giesensdorf und sogar die der Berlin-Hamburger-Immobilien-Gesellschaft gehörigen Grundstücke in der Nähe von Bellevue und Moabit unberücksichtigt lässt, so erklärt sich der feindselige Ton, in welchem der die Südwestbahn behandelnde Theil der zweiten Busse'schen Denkschrift abgefasst ist.

Der Kampf des jüngeren der beiden Entwürfe gegen den älteren, welcher hiermit eröffnet wird, kann für das Publikum nur höchst unerquicklich sein, da er dazu angethan ist, die ungewöhnlichen Schwierigkeiten, welche ohnehin einer Berliner Stadtbahn entgegenstehen, zu vermehren und die Verwirklichung dieser gemeinnützigen Idee ganz zu vereiteln.

Dass es der Zentralbahn gelingen werde, die Stadtlinie der Südwestbahn aus dem Sattel zu heben und an ihrer Stelle ins Leben zu treten, glauben wir nicht. Auch die kühnen Rechnungen, durch welche Herr Busse nachzuweisen sucht, dass sich eine Rentabilität des im Ganzen 28½ Millionen betragenden Bankkapitals seiner Bahn schon jetzt erwarten lässt, haben jenen Glauben in uns nicht erwecken können. Es bleibt uns daher nur der Wunsch, dass der begonnene Kampf mit einer Verschmelzung und demnächstigen Ausführung beider Bahnen endigen möge.

Eine Vergleichung derselben kann hiernach füglich unterbleiben. Wir glauben nur noch einige Bemerkungen mehr oder weniger technischer Natur — besonders mit Rücksicht auf die Busse'schen Denkschriften — anschliessen zu sollen.

Der Hauptunterschied in der beabsichtigten Betriebseinrichtung beider Bahnen besteht darin, dass die Südwestbahn schon innerhalb Berlins Güter aufnehmen, die Zentralbahn aber überhaupt nur Personen befördern will. Demnächst tritt die Verschiedenheit auf, dass die Südwestbahn auch Züge haben soll, welche von Berlin in die Provinz gehen, während Züge der Zentralbahn ausschliesslich zwischen Berlin und denjenigen Vortoren zirkulieren sollen, deren Kolonisation theils begonnen hat, theils beabsichtigt ist. Wenn die Vertreter letzterer Bahn hieraus den Schluss ziehen, dass sie in der Lage sein würden, innerhalb des zukünftigen Berlins einen grösseren Lokalpersonenverkehr zu bewältigen, als eine Bahn, welche auch Züge nicht lokaler Natur sowie Güterzüge zu befördern hat, so ist das an sich — das Zustandekommen einer solchen Bahn vorausgesetzt — wohl nicht zu bestreiten. Eine Bahn, die nur vom Personenverkehr bestehen soll, würde sogar darauf hingewiesen sein, den Bedürfnissen, Wünschen, ja Launen des Publikums in jeder erdenklichen Beziehung entgegen zu kommen, um es anzulocken. (Bedenklich sind im vorliegenden Fall nur die immerhin recht bedeutenden Umwege, welche zu machen sind, um z. B. von Zehlendorf oder Lichterfelde auf der Zentralbahn in das Innere der Stadt zu gelangen.)

Wenn aber Herr Otto Busse dem Entwurf der Südwestbahn nachsagt, dass sich an ihn keine nachweisbaren Vortheile für Berlins Gegenwart und Zukunft (was Lokalverkehr und Dezentralisation der Wohnungen betrifft) knüpfen, so dürfte der Beweis hierfür in seiner Denkschrift wohl nicht gefunden werden. Der Platz zwischen Charlottenburg, dem Grunewald, Wilmersdorf und dem zoologischen Garten, welchen die Südwestbahn zugänglich zu machen gedenkt, ist unserer Ansicht nach noch recht ansehnlich, und wir können uns kaum denken, dass es zur Förderung der Kolonisation wenig oder nichts beitragen sollte, wenn der Möglichkeit seiner Bebauung mehr Chancen eröffnet würden. Zwar giebt Herr Busse an, dass dort (zum Theil in Folge der durch die deutsche Eisenbahn-Bau-Gesellschaft selbst bewirkten Massen-Käufe von Grundstücken) die Preise für Bauplätze schon heute eine Höhe erreicht haben, welche nur noch stadthähnliche oder allenfalls villenartig gebaute Grundstücke rentabel macht. Wir möchten indess doch wissen, wie wir uns überhaupt eine Bebauung zu denken haben, wenn sie weder stadthähnlich noch villenartig sein soll. Darin, dass die Bauplätze am Wannsee und bei Kohlhasenbrück die „ärmere und Arbeiterbevölkerung“ Berlins vor der Hand nicht anlocken werden, dürfte Herr Busse Recht haben. Wird aber jener Bevölkerung nicht indirekt dadurch geholfen, dass den reicheren Klassen Gelegenheit geboten wird, ihr durch Auswanderung nach dem Wannsee und Kohlhasenbrück im Innern Berlins Platz zu machen? Wir glauben in der That, dass es zunächst Sache des Mittelstandes ist, die Dezentralisation unserer Stadt anzubahnen. Richtig ist ferner, dass die zuletzt erwähnten Gegenden durch die Potsdamer Bahn schon erschlossen sind, doch halten wir für sie, sowie auch zur engeren Verknüpfung Pots-

dams mit Berlin, eine zweite Bahn so wenig für überflüssig, dass wir sogar das Inslebentreten einer dritten Bahnverbindung mit Potsdam freudig begrüssen und für höchst nützlich erklären würden.

Was den von der Südwestbahn beabsichtigten Güterverkehr betrifft, so kann dieser wohl nur auf der Strecke Charlottenburg-Potsdam der massenhaften Entwicklung des Personenverkehrs eine Grenze ziehen, da er dort dieselben Geleise benutzen soll, während er vom Ostbahnhof bis Charlottenburg von den Personengeleisen ausgeschlossen sein wird. Doch glauben wir, dass eine zweigeleisige Bahn bei „Einführung zahlreicher wichtiger Verbesserungen in den Anlagen und Betriebseinrichtungen“, wie sie Herr Geheimrath Hartwich in Aussicht stellt (und welche sich vorzüglich auf das Signalsystem beziehen dürften) einen sehr bedeutenden Personen- und Güterverkehr bewältigen kann, einen weit bedeutenderen als den jeder einzelnen jetzt hier mündenden Bahnen. Sollte aber trotzdem das Doppelgeleise zwischen Charlottenburg und Kohlhasenbrück unzureichend werden, so dürfte es auch nach einigen Jahren noch unschwer sein hier ein drittes und selbst viertes Geleise hinzuzufügen.

Wenn wir aber die in dieser Beziehung gegen den Güterverkehr der Südwestbahn erhobenen Bedenken nicht theilen, so sind uns vollends die Gründe unerfindlich, welche gegen die Einführung desselben in die Stadt selbst sprechen sollen. Es ist schon eigenthümlich, dass von einer „Konzentration“ des Güterverkehrs in den engsten Stadttheilen die Rede ist, während die Südwestbahn statt eines Güterbahnhofes, wie die anderen Bahnen ihn haben, deren drei oder vier anlegen, ihren Güterverkehr also ganz entschieden dezentralisiren will. Dass der jetzt die Verbindungsbahn benutzende, über Berlin hinausgehende Güterverkehr auf die Südwestbahn nicht übertragen werden soll, ist, soviel uns bekannt, in allen Mittheilungen über diese Bahn konstatirt worden. Dies kann also mit der Konzentration auch nicht gemeint sein. Wenn aber die Möglichkeit geboten werden soll, die Güter, welche die Königsstadt und die benachbarten geschäftsreichsten Theile Berlins der Südwestbahn übergeben oder von ihr empfangen wollen, in nächster Nähe zu expediren, statt sie mit Hilfe der für die Bewohner der Stadt nichts weniger als erfreulichen Rollwagen auf weiten Wegen nach irgend einem Punkt in der Peripherie transportiren zu müssen, so ist das auch, abgesehen von den Erleichterungen, welche es dem Handel gewährt, als eine Wohlthat für das Publikum zu bezeichnen. Und dass Erleichterungen für den Handel eintreten, dürfte bei einer Stadt wie Berlin, die nicht allein Rentiers und Gelehrte, sondern auch eine recht erhebliche Menge von Geschäftsleuten beherbergt, ganz besonders von Nutzen sein. Eine Konzentration des Geschäftsverkehrs in den engsten Stadttheilen (insbesondere der Königsstadt) findet allerdings schon jetzt statt, wiewohl keine Eisenbahn die Güter dort hin führt. Diese Konzentration im Mittelpunkt einer grossen Stadt ist aber eine ganz naturgemässe. Sie wird auch zunehmen, wenn die Südwestbahn nicht gebaut werden sollte. Es wäre überflüssig, hier noch das Beispiel der City von London anzuführen, wenn wir nicht auf die, theils im Herzen jener, theils unmittelbar an sie angrenzend belegenen Güterstationen, z. B. in der Broadstreet und an der Blackfriars-Brücke, hinweisen möchten, deren Anlage, soviel uns bekannt, keine Uebelstände herbeigeführt oder Klagen wachgerufen hat.

Dass das Kursiren der Eisenbahnzüge im Innern der Städte Unannehmlichkeiten für die Adjazenten mit sich bringen kann, ist wohl nicht in Abrede zu stellen. Auch mögen dieselben bei Güterverkehr grösser sein als bei ausschliesslichem Personenverkehr. Doch können sie unseres Erachtens gegen die grossen Vortheile des städtischen Eisenbahnverkehrs nicht in's Gewicht fallen, und dann werden sie sich auch durch zweckmässige technische und Betriebseinrichtungen auf ein sehr geringes Maass einschränken lassen. Was die Erschütterungen der der Bahn zunächst liegenden Häuser betrifft, so sind wir geneigt anzunehmen, dass diese geringer sein werden, wenn die Züge sich auf Viadukten bewegen, als wenn sie es — wie die alte Verbindungsbahn — im Niveau der Strassen thäten. Dass die Thätigkeit der Dampfpfeife auf Ausnahmefälle eingeschränkt werden muss, ist selbstredend. Sehr wesentlich wäre es aber unseres Erachtens, wenn die für die Stadt bestimmten Lokomotiven so eingerichtet würden, dass sie die Züge durch Gegen-dampf bremsen könnten. Denn das höchst unangenehme Geräusch, welches die gewöhnlichen Wagen- und Tenderbremsen oft hervorbringen, gehört gewiss nicht zu den geringsten Leiden der Eisenbahnadjazenten.

Schliesslich kommen wir noch auf einen Punkt, in welchem wir der Ansicht des Herrn Busse vollkommen beitreten. Die Führung der Linie der Südwestbahn mitten durch den Thiergarten halten auch wir für durchaus unzulässig und glauben nicht, dass die Behörden hierzu ihre Zustimmung geben werden. Eine Umgehung des Thiergartens ist ja aber auch keineswegs unmöglich. Vielleicht kann gerade sie ein wichtiges Moment bieten zu der für Berlin so wünschenswerthen Verschmelzung und gemeinsamen Verwirklichung der beiden sich jetzt entgegenstehenden Entwürfe. ○

Mittheilungen aus Vereinen.

Architekten-Verein zu Berlin. Versammlung vom 11. Januar 1878. Vorsitzender Herr Quassowski. Anwesend 117 Mitglieder und 3 Gäste. Von Herrn Hafenbau-Direktor Martiny in

Kiel sind 6 Blatt Photographien, welche die durch die Sturmfluth bewirkten Zerstörungen des dortigen Marinehafens veranschaulichen, dem Vereine übersandt worden. — Das Ball-Komitée

der Bau-Akademie ladet zu dem am 11. Februar Statt findenden Ball der Bau-Akademie ein. — Der Verein Motiv theilt mit, dass am 25. d. M. das Weihnachtsfest gefeiert werde, und bittet an diesem Tage die Sitzung des Architektenvereines ausfallen zu lassen. Der Antrag wird genehmigt. — Ferner übersendet der Ausschuss der Studirenden der Bau-Akademie das 6. Heft der von Studirenden der Bau-Akademie autographisch herausgegebenen Baudenkmäler.

Von dem Vorstande des Architektenvereines zu Breslau ist ein Schreiben des Inhalts eingetroffen, sich an die Schritte des Berliner Architektenvereines in Angelegenheit der Rangfrage anschliessen zu wollen. Hieran anknüpfend berichtet der Vorsitzende über den im Vorstande gefassten Beschluss, in dieser Angelegenheit nicht direkt an das Abgeordnetenhaus zu gehen, sondern den Instanzenweg verfolgen zu wollen und ein Schreiben an den Herrn Minister für Handel etc. zu richten. Hr. Blankenstein ist in Erwägung der Dringlichkeit der Angelegenheit dafür, direkt an das Abgeordnetenhaus zu gehen; sein Antrag wird jedoch nicht akzeptiert. In der nun folgenden Debatte über den Inhalt des Schreibens, von dem auf Antrag des Hrn. Cornelius den anderen Vereinen sofort Kenntniss gegeben werden soll, erwähnt Herr Geiseler, dass die Diätenfrage an sich in der Praxis wenig mitsprache, weil die meisten Baubeamten für ihre Dienstreisen Pauschquanta erhielten. Herr Wernekink ist dafür, die Diätenfrage überhaupt von der Rangordnungsfrage zu trennen und vorläufig nicht zu berühren. Herr Kinel findet den Schwerpunkt in dem gerechtfertigten Verlangen, die Anciennetät der Baubeamten von dem abgelegten Baumeister-Examen an zu datiren, wie es bei den Assessoren der Fall sei, ferner Sitz im Regierungskollegium zu erhalten. Hr. Hartwich glaubt in der Erhebung der Kreisbaumeister in den Rang von Bau-Inspektoren die einfachste Lösung zu sehen. Herr Wernekink beantragt die Petition in dem Sinn der Kinel'schen Ausführung zu formuliren. Die Versammlung schliesst sich dem an.

Hr. Blankenstein berichtet über den Ausfall der Konkurrenz für das Portal zur Marienkirche in Stralsund. Es sind 15 Entwürfe eingegangen. Von den Preisrichtern ist einstimmig der Preis dem Entwürfe mit dem Motto: „Zur alten Form ein neues Glied, in alter Kunst ein neues Lied,“ als dessen Verfasser sich Hr. Griesebach in Hannover herausgestellt hat, zuerkannt worden.

Hr. Hacker hält einen Vortrag über Drucklinien in Tonnengewölben. Hr. Schwedler bemerkt hierzu, dass nach den neueren Theorien der Bogen als krummer, elastischer Stab betrachtet würde und daher auch die Deformationen desselben in Betracht gezogen werden müssten. Er empfiehlt das neue Werk von Bresse: „Mécanique appliquée“ und das frühere von Navier: „Mécanique des Constructions“.

Nach Beantwortung einiger Fragen Schluss des Vereins um 9½ Uhr.

Vermischtes.

Im II. Semester 1872 eröffnete Bahnstrecken im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

(Nach der Ztg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verwalt.)

(Schluss.)

II. In Oesterreich-Ungarn.

1. Juli. Zellerndorf-Sigmundsherberg-Horn (Oesterr. Nordwestbahn)	2,64 M.
1. Juli. Chyrow-Krosienko (I. Ungarisch-Galizische Eisenbahn)	2,55 „
1. Juli. Bludenz-Feldkirch-Bregenz-Bayer. Grenze (Vorarlberger Eisenbahn)	8,10 „
3. Juli für Güterverkehr, am 16. September für Personen- und Gepäckverkehr: Smichow-Hostiwic (Buschtährader-Eisenbahn)	2,60 „
14. Juli. Bensen-Böhm. Leipa (Böhmische Nordbahn)	2,73 „
18. Juli. Mediasch-Schässburg (Ungar. Ostbahn)	5,15 „
9. August. Stuhlweissenburg-Veszprim (Ungar. Westb.)	5,95 „
12. August. Altsohl-Ruttka (Ungar. Staatsb.)	12,86 „
14. August. Zákány-Dombovár (Donau-Drau-Eisenbahn)	13,20 „
20. August. Weyer (Küpfen)-Rottendamm (Kronprinz Rudolfbahn)	11,30 „
25. August. S. A. Ujhely-Csap-Ungvár (Ungar. Nordostb.)	8,32 „
1. September. Steinamanger-Jennersdorf (Ungar. Westbahn)	8,30 „
3. September. Krosienko-Ustrzyki (I. Ungar.-Galizische Eisenbahn)	1,07 „
16. September. Saaz-Obernitz-Brüx (Pilsen-Priesener Eisenbahn)	4,90 „
1. Oktober für Güterverkehr und am 15. Oktober für den Personenverkehr: Olmütz-Jägerndorf (Mährisch-Schlesische Centralbahn)	11,47 „
3. Oktober. Veszprim-Klein-Czell. (Ungarische Westbahn)	10,33 „
11. Oktober. Kis-Kapus-Hermannstadt (Ungar. Ostb.)	5,80 „
24. Oktober. Obernitz-Sauerbrunn-Bilin (Pilsen-Priesener Eisenbahn)	1,84 „
24. Oktober. Csap-Királyhaza (Ungar. Nordostbahn)	11,05 „

Der heutigen Nummer liegt die Abbildung des dritten der preisgekrönten Konkurrenz-Entwürfe für das National-Denkmal auf dem Niederwald von Professor Johannes Schilling in Dresden bei. Eine Besprechung der Konkurrenz ist in den No. 39 und 40, Jahrgang 1872 enthalten.

Kommissionsverlag von Carl Beelitz in Berlin.

24. Oktober. Feldkirch-Buchs und Lindau-Lochau-Grenze (Vorarlberger Eisenbahn)	3,37 „
28. Oktober. Neratowitz-Prag (Turnau-Kralup-Prager Eisenb.)	4,48 „
1. resp. 28. Oktober. Troppau-Jägerndorf-Hennersdorf (Mährisch-Schlesische Centralbahn)	6,74 „
3. November. Füzes-Abony-Erlau (Ungar. Staatsbahn)	2,18 „
6. November resp. 2. Dezember. Summerau-Freystadt für Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr; Freystadt-St. Valentin für Güterbeförderung (Kaiserin Elisabethbahn)	6,10 „
11. November. Klein-Reifling-Amstetten	6,10 „
12. November. Ustrzyki-Komancza (I. Ungarisch-Galizische Eisenbahn)	9,30 „
20. November. Nyiregyhaza-Kisvada (Ungarische Nordostbahn)	5,57 „
21. November. Brüx-Chlumcan [4,3 M.] und Obernitz-Bilin [1,3 M.] (Prag-Duxer Eisenbahn)	5,6 „
23. November. Lautrach-St. Margarethen (Vorarlberger Eisenbahn)	1,28 „
4. Dezember. Bustyabaza-Marmaros-Szigeth [4,57 M.] und Batty-Munkacs [3,45 M.] (Ungar. Nordostbahn)	8,02 „
17. Dezember. Komancza-Lupkow (I. Ungar.-Galizische Eisenbahn)	1,80 „
19. Dezember. Osseg-Komotau (Dux-Bodenbacher Eisenbahn)	4,50 „
30. Dezember. Lundenburg-Nikolsburg-Grussbach (Kaiser Ferdinands Nordbahn)	5,70 „
31. Dezember. Dniesterbahn Chyrów-Stry	2,87 „

Sa. 2137,9 M

III. Fremdländische Bahnen.

1. November. Dordrecht Mallegat (Feyenoord) [15,87 Kilom.] und Middelburg-Vlissingen [6,19 Kilom.] (Niederländische Staatseisenbahnen)	2,87 „
--	--------

Personal-Nachrichten.

Deutsches Reich.

Ernannt: der Eisenbahn-Baumeister Beemelmans zu Strassburg zum Eisenbahn-Betriebs-Inspektor und Vorsteher des bautechnischen Büreaus bei der General-Direktion der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg.

Preussen.

Ernannt: die Baumeister Westphal in Glatz und Mentzel in Gleiwitz zu Eisenbahn-Baumeistern bei der Oberschlesischen Eisenbahn. Der Bau-Eleve und Ingenieur Thon zu Oberlahnstein zum Kreisbaumeister in Jüterbog.

Dem Kreisbaumeister Cuno zu Neuenaahr ist die Verlegung seines Wohnsitzes nach Remagen gestattet.

Die Baumeister-Prüfung haben bestanden: Carl Grapow aus Schildberg, Carl Christian Friedrich Wilhelm Thurmman aus Lippstadt.

Die Bauführer-Prüfung haben abgelegt: Friedrich Doerenberger aus Rheine, Richard Bachsmann aus Colberg, August Ritzel aus Berlin, Peter Borggreve aus Olpe.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. F. W. B. in Lübeck. Wir glauben, dass die Bronze-Fabrik von J. C. Spinn & Sohn in Berlin, Wasserthorstr. 9-13, den Auftrag zu Ihrer Zufriedenheit erfüllen wird.

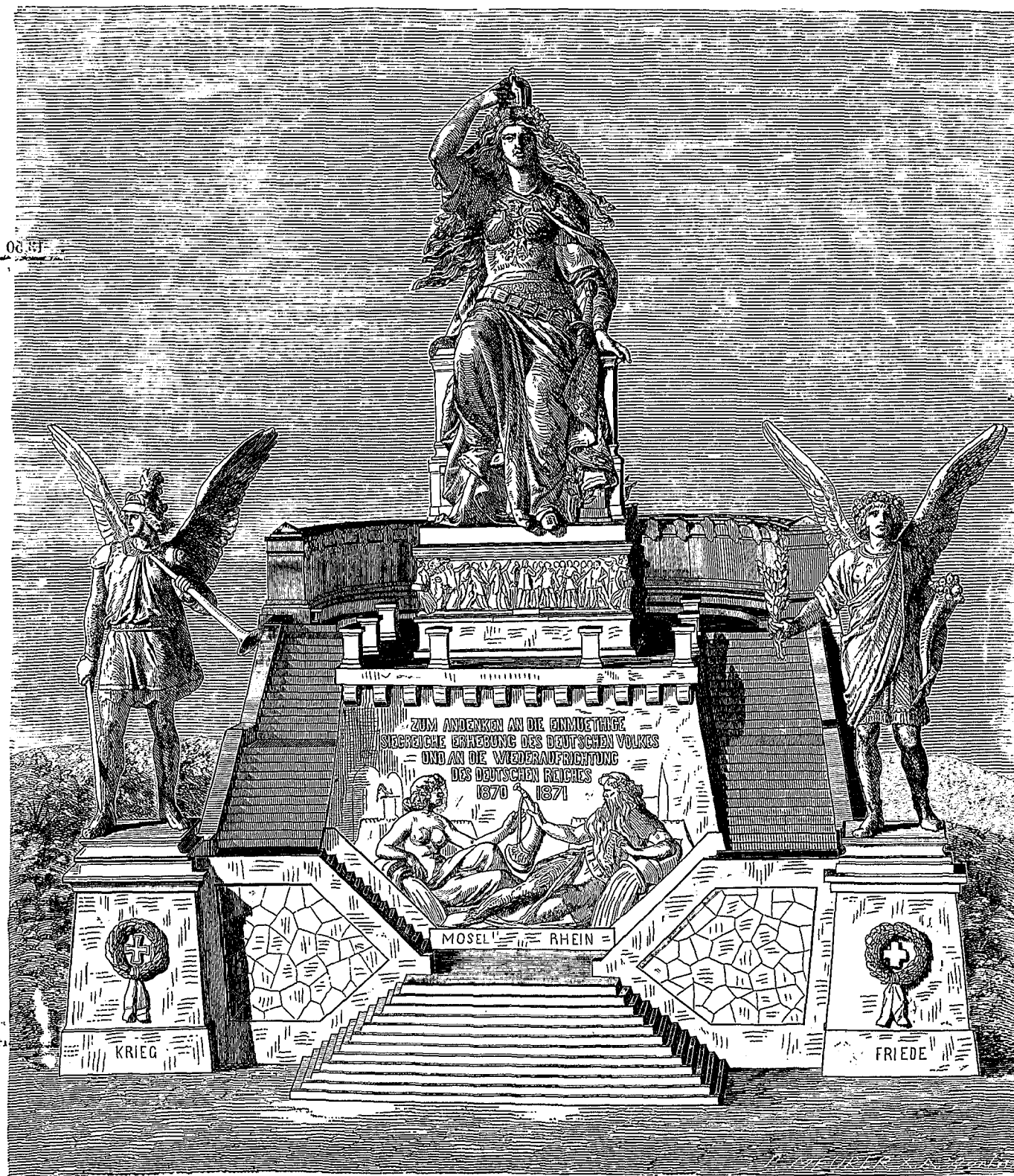
Hrn. M. C. in S. Seit Erlass der Gewerbefreiheit sind in Preussen mehrfach Persönlichkeiten als technische Beamte von Kommunen bestätigt worden, welche eine technische Prüfung nicht abgelegt hatten. Es ist uns nicht bekannt, ob in dieser Beziehung allgemeine Verordnungen erlassen worden sind, wir glauben jedoch annehmen zu können, dass die Staats-Regierung, wenn sie sonst die Ueberzeugung von der Qualifikation eines betreffenden Kandidaten gewinnt, die Forderung einer formell absolvirten Prüfung nicht mehr stellen wird.

Hrn. W. in Potsdam. Wir empfehlen Ihnen als Verkäufer guter Nivellir-Instrumente in Berlin die Mechaniker Pistor & Martins, Lüttich und Meissner.

Hrn. G. J. in Stuttgart. Wir sind ausser Stande Ihnen die gewünschten Angaben zu machen, empfehlen Ihnen vielmehr eine bezügliche direkte Aufforderung im Inseratentheile unseres Blattes zu erlassen.

Hrn. W. in D. und F. in Zwickau. Wir müssen wiederholt ablehnen in Betreff der Wahl von Maschinen oder Ofen-Systemen für den Ziegelei-Betrieb einen Rath zu theilen. Derselbe ist fast immer bedingt von der Beschaffenheit des Thons und des Brennmaterials und beansprucht die Kenntniss eines erfahrenen Spezialisten. Wir können auch Ihnen nur raten, sich an einen solchen zu wenden und wissen Ihnen keinen besseren zu nennen, als den Baumeister Friedrich Hoffmann in Berlin. Zum Studium empfehlen wir Ihnen vor Allem die hier seit einigen Jahren erscheinende Töpfer- und Ziegler-Zeitung. Ziegeleien für Maschinenbetrieb, die als musterhaft gelten können, sind in der Nähe von Berlin die von v. Bethmann-Hollweg bei Nieder-Finow (Neustadt-Eberswalde) und die bekannte Greppiner Ziegelei bei Dessau.

NATIONAL-DENKMAL AUF DEM NIEDERWALD.



Entwurf von Joh. Schilling. in Dresden.